

Wasa 360



Wasa 360 lanserades 1980, och med henne gjorde konstruktören Leif Ängermark en inbrytning i den rådande IOR-regeln. Det var ingen enkel ekvation han skulle lösa. För Leif var det mer långsmala konceptet det idealiska, men IOR krävde något helt annat. Med Wasa 410 hade Leif tagit det första steget mot en mer kompakt havskryssare, nu anpassades de skrovlinjerna ytterligare för att kunna konkurrera bättre inom IOR. Han behöll också sitt jämförelsevis smalare skrov och låga deplacementet, inte heller det något som uppmuntrades av IOR; Wasa 360 deplacerar kring 5 ton, vilket var lågt för en 36-fotare.

För att få Wasa 360 att mäta in som en entonnare – den då populära klassen med båtar kring 36-37 fot som kappseglade scratch i bl a One Ton Cup – måste segelytan begränsas. Det påverkade prestandan i lätt väder, men i friskare vindar var den minskade segelytan inte till någon nackdel. Totalt sett fick Wasa 360 emellertid svårt att hävda sig i entonnarnas tuffa konkurrens.

Trots framgångarna som kappseglare är Wasa 360 framför allt att betrakta som en snabb cruisingbåt, med Wasas traditionellt fina och bekväma inredning. De goda seglingsegenskaperna ingår som en naturlig del i konceptet. Hon är pigg och livlig att segla, har fin roderkänsla, både ifråga om

balans och manövrerbarhet. Egenskaperna under segel är allmänt uppskattade av ägarna till Wasa 360.

Liksom med övriga Wasa-modeller byggdes 360 av såväl självbyggare som i halv- och helfabrikat. Båten var den första Wasa-modellen som seriebyggdes i större skala; närmare 100 exemplar var ovanligt mycket för en 36-fots segelbåt i början av 80-talet.

SKROV

Skrovet är en utveckling av Wasa 410, med liknande raka linjer från ett ganska skarpt förskepp via rundade spantrutor som övergår i en plan botten och en bred och bärig akter. Sedd från sidan på land ser man tydligt frånvaron av IOR-stationer, linjerna i det grunda skrovet följer en obruten, harmonisk form från för till akter.

Med en bredd på 3,20 meter är skrovet förhållandevis smalt, särskilt vid en jämförelse med senare års havskryssare; båtar i samma storlek är numera regelmässigt en halvmeter bredare. Den lösningen ger förstås mer rymd invändigt, men inte alls samma smäckra, mer tidlösa utseende. Deplacementet på 5 ton är åt det klart lättare hållet för en 36-fots havskryssare. Det gör båten lättdriven och accelerationsvillig – rolig att segla, helt enkelt.



Wasa Yachts ·

Varvsvägen 1 · S-151 39 SÖDERTÄLJE · Sweden
Phone +46 8 550 972 30 · Fax +46 8 550 978 00,
e-mail: wasa@wasayachts.com
www.wasayachts.com

KÖL & RODER

Den trapetsformade kölen – med sluttande framkant, plan botten och rak akterkant – var state-of-the-art på den här tiden. På Wasa 360 är kölen smal och djup – båten sticker 1,95 m – för att ge bästa bett och lyft på kryssen. Kölen i bly väger 2,2 ton, den utgör alltså drygt 40% av det totala displacementet. Man kan jämföra med de havskryssare som byggs idag och ofta har en kölprocent på bara 25-30.

Rodret i aluminium matchar kölen med sin djupa och smala form. På en del Wasa 360 har man gjort rodret i glasfiberarmerad plast och då passat på att göra det något djupare. Detta är en smaksak, ytan på originalrodret ger utomordentlig balans och kontroll, och båten är mycket lättstyrd.



DÄCK

En segelbåt ska vara vacker att se på, och då måste profilen vara måttfull och tidlös. Wasa 360 har "sin familjs" låga, kilformade överbyggnad, relativt smal för att ge breda och gångvänliga skarndäck. Teak på däck och

rufftak var vanligt, men inte standard. Relingslisten är i aluminium.

Sittbrunnen har sargar med höjd nog att luta sig bekvämt mot. Storskotskenan sitter på bridgedäck och sträcker sig över hela sittbrunnen.

Nästan alla Wasa 360 är utrustade med ratt, diametern är rejäl för att medge bekväm styrning från alla positioner i rorsmansbrunnen. Sargarna är breda, man sitter bekvämt uppe på dem eller i lovart, ute på däck med mantåget i ryggen och stöd för stussen. Stuvutrymmen finns i akterhacket bakom och under rorsman, där det finns gott om plats för skrymmande föremål vid sidan av kvadranten till rattstyrningen.

INREDNING

Inredningen är i allmänhet gjord i teak, men det finns självbyggen där man använt mahogny. Layouten är den traditionella, men med ett extra stort utrymme vid nedgången. Här finns rejält med durkyta att röra sig på i båtens aktiva nav, d v s kring pentry och navbord. Ståhöjden är 1,83 m. Navbordet är brett och ligger i båtens längskeppsriktning, pentryt på motsatta sidan är L-format och lättarbetat med gott om stuvutrymmen. På bägge sidor finns en garderob för sjöställ. Akteröver har man en rymlig stickkoj på varje sida, perfekta att sova i också under gång. Salongens utseende varierar en del. De flesta båtar har två raka soffor, på en del är styrbordssoffan L-formad. Det finns gott om hyll- och skåputrymmen. Tankar för diesel och vatten ligger under kojerna i salongen, den bästa placeringen eftersom vikten hamnar i båtens rörelsecentrum.

Framför huvudskottet finns ett stort durkutrymme mellan en rymlig toalett/dusch om styrbord och en dito garderob om babord. Därefter kommer förpiken med sin dubbelkoj med mycket stuvplats under.



RIGG & SEGEL

Fraktionsriggen (7/8) från Seldéns har dubbla, raka spridare och löpande backstag på en smäcker mast. Segling med backstag är mycket en vanesak; det blir snart lika naturligt att hantera dem i stagvändningarna som att lossa och skota hem genuan. Oftast är det rorsman som sköter backstagen i slag och gippar; båten ligger så bra på rodret att han eller hon utan problem kan sköta den saken samtidigt med styrningen.

Med fraktionsriggen får Wasa 360 ett väl balanserat segelplan, där ytorna på stor och max-genua ligger nära varandra i storlek. Det ger en enklare segelhantering vid stagvändningar och segelskiften. Det stora storseglet gör att båten kan seglas bra med bara fock, och på många Wasa 360 har man t o m installerat en skena för självslående fock.

KONSTRUKTION

Skrov och däck är gjorda med balsa som sandwichmaterial. Bottenstråket kring kölen är i homogen plast, tjockt och mycket tåligt. Kölsvinet är förstärkt med kraftiga bottenstockar, kölen hänger i fem kraftiga (M30) rostfria bultar. Det har visat sig att Wasa 360 tål grundstötningar mycket bra.

Träinredningen är genomgående laminerad till skrov och däck, innermodul i plast saknas. En sådan spar monteringsstimmar vid serietillverkning, men ger inte samma starka, vridstyva konstruktion. Man får inte heller samma utomordentliga åtkomlighet till alla inre skrovytor.

MOTOR

Den motor som installerades som standard var Volvo Penta MD 11 på 18 hk och med segelbåtsdrev.

Motorn ligger på den vanliga platsen under sittbrunnen. För att göra den mer lättåtkomlig för service har man på de flesta båtar sågat upp hål med luckor i sidoskotten utmed stickkojerna.